

Aus der Tätigkeit der Motorfahrer in einer Mot.Tg.Kp.

Autor(en): **Stutz, O.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **19 (1946)**

Heft [2]

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-561386>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

zwei Telegramme hier, die ich sofort übermittle. So, nun bin ich für heute zufrieden, ich habe jetzt Verbindung mit meiner Heimat, nun sind wir nicht mehr allein, ein unsichtbares Band verbindet uns. Auf vormittags 9 Uhr verabreden wir unsere nächste Funkverbindung. Befriedigt schliesse ich meinen «Laden». Mein erstes Tagewerk auf See ist beendet. Versonnen bleibe ich noch einige Minuten vor meinen Kästen

sitzen sehen in Gedanken das kleine Häuschen der Funkstation in der Heimat, das nun für bestimmte lange Zeit die einzige Vermittlerin von Nachrichten zwischen mir und den Meinen sein wird und nicht weit davon taucht das Haus auf, in dem Frau und Kind wohnen — ohne mich für lange Zeit, still und treu und tapfer. Gute Nacht, ihr alle, die ihr an mich denkt und für mich betet.

Aus der Tätigkeit der Motorfahrer in einer Mot.Tg.Kp.

Von Lt. O. Stutz, Motf.Of.Mot.Tg.Kp. 27, Luzern

Die nachstehenden Zeilen sollen nicht eine theoretische Abhandlung über die verschiedenen Aufgaben der Motorfahrer in den Einheiten der Pioniertruppen sein, da diese ja jedem Leser zur Genüge bekannt sein dürften. Vielmehr will ich versuchen, durch Schilderung einer Episode aus dem Aktivdienst die Motf. bei einer Aufgabe, die eigentlich nicht in ihr Programm gehört, vor die sie jedoch immer wieder gestellt werden, zu zeigen.

Unsere Kp. war wieder mal zu einem Ablösungsdienst eingerückt, und wir alle schauten mit gemischten Gefühlen auf die kommenden Wochen, lautete doch der erhaltene Befehl «Ausbildungsdienst». Aus begreiflichen Gründen erwartete keiner von uns so interessante Arbeit wie diejenige vom letzten Dienst, wo wir mit unseren Lastwagen das gesamte Material für den Bau einer Telephonleitung über einen Gebirgspass transportiert hatten, oder gar die unterhaltsame Tätigkeit vom vorhergehenden Winterdienst, als wir Motorwägel, durch metertiefen Schnee scheinbar vollständig zur Untätigkeit verurteilt, mit Seilwinde und Schlitten kurzerhand ein «Drahtseilbähnli» zum Materialtransport konstruiert und betrieben hatten, und doch wurde auch dieser Dienst wieder sehr abwechslungsreich.

Die ersten Tage brachten die jedem Motf. bekannte Fahrzeugübernahme auf dem Motfz.Stellungsplatz und den Grossparkdienst an den Fz. (die Wagen rückten leider nicht immer in blitzsauberem Zustand und frisch geschmiert und revidiert ein), verbunden mit gründlicher Fahrzeugkontrolle. Schon dabei boten die requirierten Fz. Gelegenheit im Ueberfluss zur Auffrischung der Fachkenntnisse, tauchten doch da und dort kleinere «Stillelegungsschäden» auf, die behoben sein wollten. Da war z. B. eine Brennstoffpumpe verschmutzt, dort ein Vergaser verstopft, beim dritten Wagen musste die ganze Zündanlage überholt und neu eingestellt werden, bei einem andern war eine Oeldruckbremse zu entlüften und nachzustellen u. a. m. Schon nach wenigen Tagen begann für uns die Zusammenarbeit mit den Pionierzügen. Unsere Kp. stand in einem grösseren Tal des Réduit, als eines Abends um 1730 die Kp. alarmiert wurde. Bei der Befehlsausgabe erhielt der Bauzug I Auftrag zur übungsmässigen Erstellung einer Telephonleitung vom Kp.Standort nach der Ortschaft X in einem wilden Seitental und gleichzeitigem Bau einer Gefechtsdrahtleitung nach der Passhöhe Z ca. 4 Stunden oberhalb X. Der grösste Teil des Materials dieses Zuges musste nach X transportiert werden, was unter Umständen ziemlich problematisch werden konnte, verhiess doch eine eben durch jenes Tal herausziehende schwarze Gewitterwand etwelche Ueberraschung. Während die beiden dem Bauzug I zugeteilten Lastw. beladen wurden, schickte denn auch der Zugf. einen

Motorradfahrer voraus, um die Strasse zu rekognoszieren. Wie befürchtet, meldete dieser schon nach kurzer Zeit: «Strasse ca. 1700 m südlich Dorf Y durch Wildbach verschüttet. Laut Aussagen des lokalen Strasseninspektors befindet sich eine zweite Verschüttung etwa 1 km weiter talwärts.» Unsere Lastwagen mussten aber trotzdem nach X gelangen, weshalb der Zugf. den Motf.Of. um Unterstützung ersuchte. Dieser fuhr auch sofort mit 4 Motf. — den letzten ihm noch zur Verfügung stehenden Leuten — voraus, und als er um 1815 an besagter Stelle eintraf, fand er die 5 Meter breite Strasse auf ungefähr 30 Meter mit bis zu 2 Meter hohen Schuttmassen bedeckt; die talseitige Strassenböschung war zudem vom Wasser teilweise weggerissen worden. Zum Glück hatte der Regen inzwischen nachgelassen, so dass wenigstens keine weiteren Geschiebemassen mehr nachfolgten. Als erstes wurde mit den mitgeführten Pickeln und Schaufeln ein Ableitungsgraben für das Wasser geschaffen; dann begannen die Motf., den kompakten Schutt auf Lastwagenbreite etwas auszuheben und teilweise abzugraben, und an der Stelle, der durch das Fehlen der Strassenböschung Einbruchgefahr drohte, legten sie ein langes, dickes Brett. Als nach ca. 20 Minuten die beiden Lastwagen erschienen, war die Durchfahrt schon so weit vorbereitet, dass deren Fahrer ihre Fz. unter Leitung des Mot.Of. über den Schutthaufen steuern und so die gefährdete Stelle passieren konnten. Sofort ging's weiter bis zum zweiten Hindernis. Dort hatte ein weiter oben über die Ufer getretener Wildbach seinen neuen Lauf quer über die Strasse genommen und diese dabei ziemlich stark mit Schutt bedeckt. Wir mussten aber nur die Fahrbahn auf Löcher und grössere Steine hin untersuchen und einige Blöcke aus dem Weg schaffen, wobei wir allerdings bis zu den Knien im kalten Wasser standen; dann konnte auch hier durch Wasser und über Schutt weitergefahren werden, so dass die Fz. des Bauzuges I ihren Bestimmungsort mit nur wenig Verspätung erreichen konnten.

Als ich selbst einige Stunden später auf einer Inspektionsfahrt den Posten des Bauzuges I besuchte, standen die beiden Lastwagen zur Abfahrt nach einem weiter oben gelegenen Stützpunkt bereit. Der Motorradfahrer allerdings war immer noch unterwegs, um mit dem Zugf. auf steilen, schmalen Seitensträsschen zu den bauenden Pioniertrupps zu fahren. Für ihn war wohl bis zum Uebungsabbruch mit keiner Ruhepause zu rechnen. Doch, als dann um Mitternacht der Mond das Tal beleuchtete und sein mattes Licht gespensterhaft von den regennassen Felswänden zurückstrahlte, freuten sich alle, trotz nasser Füsse und empfindlicher Kälte, an der wilden Schönheit, die uns in den Tälern unserer Heimat immer wieder überrascht.